FIA KARTING : DÉCISIONS PRISES PAR LE CONSEIL MONDIAL DU SPORT AUTOMOBILE

Le Conseil Mondial du Sport Automobile a approuvé ce jour (lundi 19 octobre 2026) une série de modifications réglementaires visant à rendre le Karting FIA plus accessible, plus abordable et plus durable.

Dans leur ensemble, ces mesures visent à réduire les coûts, à rationaliser l'organisation des épreuves, à renforcer les normes de sécurité et à soutenir le développement continu des jeunes pilotes.

Un résumé des décisions prises par le Conseil Mondial du Sport Automobile figure ci-après.

Limitation de la durée des compétitions internationales
Les compétitions inscrites au Calendrier Sportif International seront limitées à quatre jours, essais libres compris. Cette réglementation, approuvée par le Conseil Mondial du Sport Automobile, vise à favoriser davantage l'accessibilité et à rendre le Karting plus abordable, tout en réduisant au minimum les perturbations dans la scolarité des jeunes pilotes.

Une dérogation à cette restriction est prévue afin de permettre aux « finales annuelles » de se dérouler sur une période de plus de quatre jours, lorsque les pilotes se sont qualifiés à l'issue d'une série d'épreuves organisées précédemment.

Les Manches Qualificatives seront désormais définies par une durée plutôt que par une distance
La durée des Manches Qualificatives FIA Karting sera désormais définie par un temps de course suivi d'un tour supplémentaire, en remplacement du système actuel basé sur une distance de 15 km pour les catégories Seniors et de 12 km pour les catégories Juniors.

Afin de mieux respecter les horaires du programme, notamment lorsque les conditions météorologiques pluvieuses ou les incidents en piste entraînent des prolongations de la durée des manches, celles-ci seront fixées à 9 minutes plus un tour pour les Seniors et à 7 minutes plus un tour pour les Juniors.

Ce format a été testé avec succès cette année dans le cadre des championnats FIA Karting Arrive and Drive. Il sera mis en œuvre dans l'ensemble des championnats FIA Karting à compter de 2027.

Réduction du nombre de pneus alloués pour les compétitions OK et Junior
Les pilotes seront limités à trois trains de pneus pour les séances d'essais du jeudi, les essais libres du vendredi et les séances de warm-up. La réduction d'un train de pneus par pilote permettra de diminuer les coûts globaux de la compétition et de soutenir de manière significative les initiatives en faveur du développement durable et de la réduction des déchets tout au long de la saison de Karting.

Intervention sur la pré-grille sans outils autorisée
Un amendement au règlement concernant les interventions sur la « pré-grille » a été approuvé afin de permettre aux pilotes et aux mécaniciens d'effectuer toute intervention ne nécessitant pas l'utilisation d'outils. Toutefois, les réglages du châssis ou du carénage avant restent interdits, et la pression des pneus peut être ajustée à l'aide d'un manomètre, uniquement lorsque l'intervention consiste à laisser échapper de l'air des pneus.

Lorsqu'un kart présent en pré-grille n'est pas prêt à prendre le départ, il doit être déplacé vers la zone de réparation par le pilote et/ou son mécanicien. Les interventions peuvent alors y être effectuées conformément aux mêmes règles que celles applicables en zone de réparations. Le pilote prendra ensuite le départ de la course depuis la voie des stands, à l'arrière du plateau, quel que soit le nombre de tours de formation effectués.

Le règlement a également été mis à jour afin de préciser que toute intervention effectuée sur un kart dans le parc d'assistance de départ doit être réalisée uniquement par le pilote du kart et/ou son mécanicien.

Précisions apportées au règlement relatif aux karts électriques
En vue du lancement du Karting électrique, plusieurs règles techniques et de sécurité ont été approuvées par le Conseil Mondial du Sport Automobile.

Celles-ci comprennent des lignes directrices de sécurité applicables à toutes les compétitions de type « Arrive and Drive » inscrites au Calendrier Sportif International. Pour les épreuves où les karts utilisent des systèmes de propulsion supérieurs à 60 V CC (haute tension), ces lignes directrices définissent les exigences en matière de préparation et d'exploitation incombant à l'exploitant, ainsi que les mesures que les circuits doivent prendre pour s'assurer que le site dispose des infrastructures et des ressources d'urgence nécessaires.

Pour les épreuves s'adressant à des karts équipés de systèmes de propulsion de moins de 60 V CC, une réglementation distincte a été approuvée afin de fournir aux organisateurs, aux concurrents, aux bénévoles et aux officiels un cadre reprenant les meilleures pratiques en matière d'organisation d'épreuves en toute sécurité.

Enfin, suite à l'introduction d'une masse minimale de 175 kg pour la catégorie e-Kart Senior, pilote compris, l'utilisation d'un système de freinage avant homologué deviendra obligatoire.

Mise à jour de la réglementation relative au refroidissement des freins
Afin de permettre une plus grande flexibilité dans le refroidissement des freins, le tuyau de refroidissement des freins arrière peut désormais s'étendre jusqu'à 100 mm en avant de l'axe du tube transversal central, à condition qu'il n'interfère pas avec le système de freinage et ne s'étende pas sous le châssis.

Mise à jour des poids minimaux des karts
Afin de tenir compte de la masse supplémentaire du dispositif anti-décollage et de l'enregistreur de données d'impact (IDR), désormais tous deux obligatoires dans les compétitions FIA Karting, le poids minimum a été augmenté de 2 kg dans toutes les catégories à boîte de vitesses.

Avec effet immédiat, le poids minimum, pilote compris, est désormais fixé à 172 kg pour la catégorie KZ, à 177 kg pour la catégorie KZ2 et à 182 kg pour la catégorie KZ2 Masters.

Précisions sur la procédure relative aux pneus agréés
La réglementation régissant l'agrément des pneus destinés aux épreuves utilisant du matériel « mono-marque » a été précisée afin de permettre aux manufacturiers de pneus d'obtenir l'agrément des pneus utilisés sur les karts du Groupe 3 ou « Mini », en plus des pneus qu'ils ont déjà approuvés pour les karts du Groupe 2. Toutefois, l'agrément de pneus en tant que pneus « option » ou « slick » est interdite, ces appellations étant réservées aux pneus homologués.

Tous les pneus agréés doivent être identifiables grâce à la mention « CIK-AKT » estampillée sur au moins un flanc de chaque pneu ; le laboratoire désigné pour tester et approuver les pneus est le laboratoire CERISIE, situé en Italie.

© Photo FIA Karting / KSP